VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 18)**

z dnia 19 maja 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 18)

19 maja 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, przeprowadziła:

– dyskusję na temat sytuacji marynarzy zatrudnionych na statkach morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Dariusz Noszczak** p.o. zastępca dyrektora Departamentu Świadczeń Emerytalno-Rentowych Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, **Tomasz Śledziński** główny specjalista w Departamencie Nadzoru i Kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, **Agata Łukaszewicz** referendarz w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Maciej Jeleniewski** dyrektor do spraw Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Słupsku, **Marek Łęski** główny inspektor bezpieczeństwa żeglugi Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Zbigniew Wyganowski** główny inspektor w Inspektoracie Państwa Bandery Urzędu Morskiego w Gdyni, dr hab. inż. **Henryk Śniegocki** prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Gdyni, **Janusz Nahajowski** szef Biura Personalno-Administracyjnego Polskiej Żeglugi Morskiej, **Bohdan Paszukow** p.o. kierownik Morskiego Biura Podróży w Warszawie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., **Tadeusz Zakrzewski** dyrektor do spraw handlowych Morskiego Portu Gdańsk S.A., **Krzysztof Michnal** wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, **Roman Woźniak** wiceprezes zarządu Związku Armatorów Polskich, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Michał Wiśniewski** przewodniczący Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR wraz ze współpracownikami, **Jerzy Lipiński** wiceprzewodniczący Rady Krajowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Paweł Kowalski** przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej, członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Mariusz Połom** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność", **Tymoteusz Listewnik** przewodniczący Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność" oraz **Jacek Marzec**, marynarz.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Już biorę listę gości…

Przede wszystkim witam moje koleżanki i kolegów parlamentarzystów.

Stwierdzam kworum.

Informuję państwa, że w porządku dziennym posiedzenia mamy dyskusję na temat sytuacji marynarzy zatrudnionych na statkach morskich.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Chciałabym też przywitać pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz wszystkich gości.

Drodzy państwo, ponieważ mamy bardzo długą listę, nie będę jej czytała, niemniej bardzo serdecznie państwa witam. Niektórzy są od początku na każdym posiedzeniu Komisji. Bardzo się cieszę, że odpowiadacie państwo pozytywnie na nasze zaproszenia.

Mam nadzieję, że nasza rozmowa będzie konstruktywna. Jak powiedziałam, w porządku dziennym posiedzenia mamy dyskusję na temat sytuacji marynarzy zatrudnionych na statkach morskich. Nie ukrywam, że bardzo mi zależało na tym punkcie. Jest to zaledwie preludium, ponieważ temat jest obszerny. Jest wiele aspektów. Na pewno wyłonią się problemy, które będziemy musieli omawiać na osobnych posiedzeniach Komisji. Mam nadzieję, że pan minister przyjdzie, żeby przedstawić na posiedzeniu Komisji osobne propozycje rozwiązań owych kwestii.

Niemniej chciałabym zacząć dyskusję, ponieważ to nie są tylko polskie statki, ale w ogóle statki, dlatego że nasi marynarze borykają się nie tylko z...

Są dobrymi fachowcami, cieszą się, że w ogóle mają prace. Są to też praktyki, są to też sprawy dotyczące umów międzynarodowych, konkurencyjności na rynku. Marynarze nigdy nie zasilali urzędów pracy, tylko radzili sobie, ale nie chciałabym, żeby mylne pojęcie krezusów nadal funkcjonowało w opinii publicznej, ponieważ to nie jest prawda, te czasy się skończyły. Są to problemy, jeżeli chodzi o urzędy skarbowe, interpretacje przepisów, jak również umów międzynarodowych o unikaniu podwójnego opodatkowania, które nie rozwiązują problemów, dlatego że w ogóle nie przystają do rzeczywistości, jeżeli chodzi o urzędników zajmujących się sprawami podatkowymi marynarzy w Polsce. Pieniądze zarobione przez marynarzy w pracy zasilają budżet państwa na dużą skalę, ponieważ tutaj jest centrum ich życia. Jest to przychód, który – jak to kiedyś było już przedstawiane – finansuje całe szkolnictwo morskie a nawet więcej.

W związku z tym, wydaje mi się, że stereotyp powinien być zwalczany, a informacja na temat warunków pływania, możliwości marynarzy na całym świecie, zasadności kształcenia takiej kadry powinna być jak najbardziej rozpowszechniana w społeczeństwie.

Na tym również mi zależy.

Jak powiedziałam, proszę się nie obrazić, że nie wyczerpiemy wszystkich tematów, ale zależało mi na tym, żeby był tu także reprezentant praktyków, więc pozwoliłam sobie go zaprosić.

Zaznaczam, przypominam państwu, że od lat zajmowałam się sprawami podatkowymi i w ogóle pracą marynarzy na statkach. Z racji swojego zawodu, z racji tego, że marynarz raz jest a raz go nie ma, czasami marynarze osobiście prosili mnie o odstąpienie od niektórych tematów, ponieważ pod ich nieobecność nie ma kto przejąć pałeczki, żeby walczyć w imieniu marynarzy kontraktowych. Chodzi o praktyków, dlatego że – oczywiście – różne instytucje i związki są, niemniej nikt – tak jak sam marynarz – nie jest w stanie przedstawić praktyki tego, co doświadcza, jak wygląda rzeczywistość.

Mam nadzieję, że jest ktoś z Ministerstwa Finansów, Ministerstwo Finansów było zaproszone.

Czy jest ktoś reprezentujący Ministerstwo Finansów?

Właśnie, to też jest clou…

Mam nadzieję, że pan minister pomoże nam, żeby na następnym spotkaniu był reprezentant Ministerstwa Finansów, ponieważ jest to temat, którego – bez Ministerstwa Finansów, bez decyzji podjętych w tym ministerstwie – nie ruszymy do przodu.

Tyle gwoli wstępu.

Jako córka świętej pamięci kapitana mogę długo mówić na ten temat, ale nie o to chodzi – oddaję głos panu ministrowi.

Bardzo proszę państwa gości o opinie, moje koleżanki i kolegów parlamentarzystów proszę o wkład w tak ważną dyskusję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, temat ustawy o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych jest tak stary jak ustrojowa przemiana Polski. Okresowo powraca, ale przez cały ten okres, w zasadzie, niewiele zmian dało się wprowadzić, żeby doprowadzić do sytuacji, o której cały czas mówimy, czyli ostatecznego rozwiązania sprawy w postaci powrotu marynarzy pod polski system podatkowy.

Dodatkową negatywną sprawą jest fakt, że nowa ustawa, nad którą tak długo pracowano (również jeżeli chodzi o armatorów) weszła w życie w dniu 5 sierpnia 2015 roku. W zasadzie jesteśmy dopiero co po nowelizacji ustawy a już się okazuje, że ustawa ta powinna być diametralnie zmieniona.

Wracając do podstawowych problemów, które dotyczą ustawy (przesłaliśmy państwu materiał na temat ustawy), są to: refundacja składek na ubezpieczenia społeczne, koszty dla armatorów związane z Funduszem Pracy, zwolnienia podatkowe wynikające ze stu osiemdziesięciu trzech dni.

I to są, w zasadzie, trzy filary, które powinny być wprowadzone w ustawie, jednakże – z jednej strony – wywołują one problemy u samych armatorów ze względu na pojawiające się koszty, z drugiej strony – w znaczący sposób obciążają budżet państwa, jeżeli chodzi o element zabezpieczenia w stu procentach marynarzy i armatorów pod kątem powrotu pod polską banderę.

Nie ulega wątpliwości, że temat jest dla nas priorytetowy. Jesteśmy zdeterminowani, żeby wprowadzić zmiany na tyle daleko idące, żeby umożliwić powrót statków, a przede wszystkim marynarzy do naszego systemu. Jednakże ministerstwo jest tutaj tylko i wyłącznie katalizatorem pewnych zachowań i działań, ponieważ główny ciężar negocjacyjny spoczywa – z jednej strony – na armatorach, a z drugiej strony – na stronie społecznej, na związkach zawodowych. Zawsze mieliśmy tutaj pewną oś konfliktu (może nie konfliktu, ale trudności) w uzyskaniu podobnego lub tego samego stanowiska.

Oczywiście, wiąże się to z kosztami. Nie cofamy się przed tym, żeby wprowadzić jak najdalej idące wsparcie dla marynarzy. Jest to podstawa. Oczywiście, wiąże się to ze sprawą przychodów wynikających z zarobków marynarzy, wiąże się z wkładem do budżetu państwa, który do tej pory nie jest klasyfikowany, nie jest ujęty jako element przychodowy budżetu państwa. W związku z tym, należy przeprowadzić znacznie głębszą reformę, jeżeli chodzi o strukturę budżetową.

Oczywiście, jest to temat poboczny. Najistotniejsze jest, żeby uzyskać pełną zgodę w negocjacjach pomiędzy armatorami a stroną społeczną.

Tutaj nasza propozycja jest taka: w związku z tym, że negocjacje trwają bardzo długo i nie chcemy powielać (tworzyć działań pozoracyjnych, że będziemy się spotykać, będziemy negocjować a i tak nic z tego nie wyjdzie), chcielibyśmy zaproponować, żeby w przyszłym półroczu zaplanować posiedzenie Komisji. Z naszej strony przeprowadzimy dogłębną oceną dotychczasowego stanu, jeżeli chodzi o Ministerstwo Finansów, jeżeli chodzi o funkcjonowanie ustawy i główne elementy, które wydają się najbardziej kontrowersyjne.

Oczywiście, wykonamy, przygotujemy spotkania z Ministerstwem Finansów, żeby uzyskać pewne punkty wspólne, pewne zapewnienia co do dalszego procedowania. Oczywiście, w tym czasie należy ocenić funkcjonowanie dotychczasowej ustawy oraz przygotować się do nowelizacji wprowadzającej zmiany, które miałyby realny wpływ na zmianę dotychczasowego stanu.

Nie jest tajemnicą, że będzie to niezwykle trudne. Uważam, że to, co mówiłem dzisiaj, może być zweryfikowane w przeciągu kilku miesięcy ze względu na wielorakość opinii, jak też stanowisk poszczególnych ministerstw.

Co istotne, oczywiście chcemy zbadać zmiany, które dotyczą marynarzy w Unii Europejskiej, przede wszystkim informacje, które do nas dochodzą ze strony niemieckiej, o refinansowaniu składki w stu procentach przez marynarzy, aczkolwiek nie jest to takie proste, ponieważ żadne dokumenty w tym zakresie w Niemczech jeszcze się nie pojawiły, są tylko i wyłącznie zapowiedzi.

Mało tego, towarzyszy temu opinia, iż wymagana liczba marynarzy narodowości niemieckiej będzie zmniejszona do dwóch stanowisk, jeżeli chodzi o oficerów. Jak widać, z – jednej strony – dodaje się, a z drugiej strony – ujmuje się, widząc podstawowy problem. Dlatego też w ciągu kilku miesięcy chcielibyśmy zbadać sytuację międzynarodową, jeżeli chodzi o marynarzy w Unii Europejskiej, w którym kierunku będą przebiegać zmiany, jakie są zapowiedzi, jak wygląda stan obecny.

W tym momencie jest prośba do państwa o przeprowadzenie negocjacji. Oczywiście, chcemy uczestniczyć w owych negocjacjach, ale zdecydowany ciężar należy do najbardziej zainteresowanych instytucji, czyli – przede wszystkim – strony społecznej i armatorów.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Szczerze mówiąc, mam nadzieję, że dosyć szybko to pójdzie, dlatego że – jeżeli chodzi o sytuację międzynarodową – od lat istnieją różne akty prawne. Nie ma co wyważać otwartych drzwi. Nawet sami marynarze są zaangażowani w tłumaczenie aktów prawnych, w ich porównywanie. Pracują na świecie i doskonale orientują się, jak to wygląda w innych państwach.

Założę się, że instytucje, przynajmniej niektórzy urzędnicy, wiedzą mniej niż praktycy, zdążyłam się o tym przekonać. Kiedyś, zanim wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, była taka instytucja jak centrum integracji europejskiej. Nie mogłam się doprosić tłumaczenia aktów prawnych z innych państw, które mają flotę i dostęp do morza. Musiałam to robić sama wraz z marynarzami i instytucjami.

Nadszedł czas, żebyśmy zaczęli rzetelnie i uczciwie traktować naszych marynarzy.

Kontynuując oddaję głos moim koleżankom i kolegom – jeżeli ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tej kwestii, bardzo proszę.

Rozumiem, że opinia gości jest dla państwa bardzo ważna, cieszę się.

W związku z tym, jeżeli państwo pozwolicie, przekażę głos naszym gościom kierując prośbę o przedstawianie się, ponieważ jest to potrzebne do stenogramu, jak również do kontaktów z państwem.

Bardzo proszę o podnoszenie ręki.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk, przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

Z całym szacunkiem dla wszystkim państwa gości – przepraszam, że pierwszy zabieram głos.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, z satysfakcją słyszymy słowa wstępu do dyskusji o sytuacji marynarzy. Brzmi to szczególnie dobrze.

Z tego, co mówi pan minister, wynika, że zapowiedzi są optymistyczne. Trudno się natomiast wypowiadać na temat wszystkich szczegółów, które dotyczą np. ustawy o pracy na morzu. Wydaje mi się, że nie jest to właściwe miejsce do tego, żeby omawiać wszystkie szczegóły. Dlatego pozwalamy sobie zwrócić uwagę, że Zespół trójstronny do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, który funkcjonował, naszym zdaniem, powinien rozpocząć obrady, żeby szczegóły, o których powiedział pan minister, można było omawiać w gronie, które dobrze się zna. Wraz ze Związkiem Armatorów Polskich, związkiem agentów, stroną pracowniczą, wcześniej wypracowano już jakieś wspólne ustalenia. Warto byłoby powrócić do tej na pewno uciążliwej drogi dochodzenia do wspólnego zdania. Jest to jednak konieczne, ponieważ wszystkich szczegółów nie omówimy.

Cieszę się, że pani przewodnicząca była uprzejma podsumować stan, który jest. Stan ten wygląda w ten sposób: według raportu rządu, ubiegłego rządu, który został przedstawiony Międzynarodowej Organizacji Pracy, statystyka – siłą rzeczy (cieszę się, że pan to dostrzega, że widzi pan problem) – jest niemiłosierna, jednocześnie stanowi wyzwanie dla legislatorów. 35 tys. marynarzy pracuje za granicą, chociaż – co prawda – nie ma oficjalnego rejestru polskich marynarzy a szkoda, że Polska nie prowadzi takiego rejestru. Urzędy morskie, oczywiście, mają rejestr dokumentów, ale nie jest to miarodajne. Około czterystu, niespełna czterystu marynarzy pływa pod polską banderą a więc śladowa liczba. Nasze ustawodawstwo, nasza legislacja, musi uwzględniać owe proporcje.

Z żalem stwierdzam, że ustawa o pracy na morzu, która została przyjęta przez Sejm poprzedniej kadencji, nie spełniła oczekiwań strony pracowniczej. Według informacji, które posiadamy, również związek armatorów nie był z niej zadowolony. Dlaczego? Dla-

tego, że nie nastąpił ruch w kierunku powrotu statków pod polską banderę. Dokument ten ma wiele wad, wiele luk, które należy poprawić.

Na owe wyznawania zwraca uwagę również Międzynarodowa Organizacja Pracy. Przypominam, że jest list skierowany przez Międzynarodową Organizację Pracy do polskiego rządu, który zobowiązuje polski rząd do odpowiedzi w tym roku (a mamy już maj) na wiele pytań, które zostały przez MOP sformułowane. Dotyczą one bardzo konkretnych rozwiązań, które w naszej legislacji, niestety, się nie znalazły. Ustawa przyjęta w dotychczasowym kształcie w roku 2015 nie uregulowała owych spraw zgodnie z brzmieniem i wymaganiami konwencji.

Wreszcie jest trzeci segment spraw, które dotyczą nie tylko sytuacji polskich marynarzy, ale też marynarzy europejskich. Jest inicjatywa, o której chciałbym powiedzieć, w tej chwili jedynie sygnalizując problem. Została ona zainicjowana przez Europejską Federację Transportowców, dotyczy także marynarzy. Zmierza do tego, żeby stworzyć równe pole gry dla wszystkich pracowników transportu w Unii Europejskiej.

Nie jest tajemnicą, że pomimo kryzysu (przytoczę dwie dane statystyczne) europejscy armatorzy, mówiąc sloganem, mają w swojej garści przeszło 40% światowej floty, przeszło 40% światowej floty stanowią armatorzy europejscy. Dzięki naszej ciężkiej pracy, przede wszystkim marynarzy pływających dla europejskich armatorów, wnoszą oni wspólnie do Unii Europejskiej 145.000.000 tys. euro.

Są to oficjalne dane, którymi posługuje się Unia Europejska.

Dlatego Europejska Federacja Transportowców postanowiła podjąć inicjatywę zmierzającą do tego, żeby europejscy armatorzy zatrudniali przede wszystkim europejskich pracowników, żeby pracownicy morscy mieli równe, takie same warunki pracy, żeby armatorzy, którzy korzystają z dofinansowań, z różnych sposobów pomocy finansowej z państw Unii Europejskiej, zatrudniali pracowników unijnych a nie – spoza Unii Europejskiej.

Jest wiele postulatów, o których nie mogę w tej chwili powiedzieć z racji tego, że muszę ograniczyć swoją wypowiedź i dać szansę na wypowiedzenie się moim kolegom a tematy, rzeczywiście, są ważne. Jest jakaś perspektywa, jakiś horyzont czasowy, który pan minister wyznacza.

Przyjmujemy to do wiadomości, aczkolwiek nie chcielibyśmy, żeby strona pracownicza mogła zapoznać się z poprawkami do ustawy wtedy, kiedy rząd, Rada Ministrów przyjmie jakieś założenia.

Był to błąd poprzedniego rządu. Zostaliśmy potraktowani przez poprzedni rząd bardzo źle. Poprzedni rząd na posiedzeniu Rady Ministrów przyjął założenia do ustawy, po czym je nam przekazał. A więc mieliśmy do czynienia ze stanem, którego nie mogliśmy zmienić. Dlatego bardzo prosimy pana ministra, żebyśmy mogli wziąć udział w konsultacjach w jakiejkolwiek formie (najlepszą wydaje się zespół trójstronny) na wczesnym etapie formułowania założeń do poprawek, żebyśmy potem mieli szansę wspólnych ustaleń. Jest to główna rzecz, o której chciałbym powiedzieć.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Drodzy państwo, ponieważ pan minister o godz. 11 ma posiedzenie Rady Ministrów, mniej więcej o godz. 11 wypuścimy go stąd, dlatego proszę może po trzy minuty.

Bardzo proszę, potem pan ze związków.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dziękuję bardzo.

Jacek Dubiński, starszy mechanik, Polska Żegluga Morska, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Dwa słowa do tego, co powiedział pan minister.

W ciągu ostatnich pięciu lat pracując zawodowo, nie społecznie na etacie szefa federacji, zauważyłem to, co powiedział pan minister. W ramach czterech kontraktów na pokładach statków były tylko dwie osoby o białej twarzy (nie uwłaczając innym kolorom

skóry). W ramach ostatniego kontraktu obywateli Unii (a chodzi o zachodnie statki) było raptem trzech. Jeżeli się to ograniczy, ograniczy się również miejsca pracy dla naszych marynarzy.

Wracając do kwestii, która została poruszona przez pana ministra, chciałbym zauważyć, że siedzą tu cztery osoby, które przez dwa lata prawie zamieszkały w Warszawie dyskutując z poprzednim gabinetem ustawę żeglarską, mówiąc w skrócie.

Była ona uzgodniona. Były raptem dwa punkty rozbieżności pomiędzy armatorami a pracownikami, dotyczyły wpływu na obsady załogowe oraz kwestii wysadek na promach odnośnie do długości.

Ustawa była uzgodniona z poprzednim rządem, z wyjątkiem Ministerstwa Finansów, dlatego trochę mnie martwi, że w tej chwili nie ma Ministerstwa Finansów. Pan wicepremier Rostowski powiedział wtedy, że ustawa jest nie do przyjęcia.

Przez trzy lata otrzymaliśmy chyba siedemnaście wersji. Dlatego, jak powiedział już kolega Andrzej, interesują nas założenia.

Cieszy nas deklaracja zarówno pani przewodniczącej, jak i pana ministra, że omówimy tę sprawę tak, żeby nie była to ustawa taka, jaka jest w tej chwili, którą możemy sobie oprawić. To coś takiego, jakbym podpisał układ zbiorowy, że każdy zarabia po 100 tys. zł, tylko że nikt nie skorzystałby z owego układu. W tej chwili mamy ustawę, którą możemy oprawić w ramki, pokazać ją Unii Europejskiej, ale nikt z niej nie skorzysta.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, kto następny?

Teraz pan a potem – pan, proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo.

Henryk Piątkowski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

Spróbuję się zmieścić w trzech minutach skracając to, co chciałem powiedzieć…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może być pięć.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo.

Mam nadzieję, że nie przekroczę trzech.

Bardzo krótko chciałbym się odnieść do obecnej strony praktycznej sytuacji polskich marynarzy na rynku pracy w tylko jednym aspekcie a mianowicie – w zakresie podatków, chociaż (zanim przejdę do podatków) nie sposób nie skomentować kilku zdarzeń z historii, żebyśmy mieli jakiś *background*, dlaczego naszym zdaniem tak jest.

Otóż, szanowni państwo, od początku dyskusji nad nowym kształtem polskiego prawa w zakresie implementacji Konwencji MLC, czyli mniej więcej od początku 2007 roku, strona związkowa prezentowała stanowisko, że jest to bardzo dobra okazja do tego, żeby generalnie uporządkować marynarski rynek pracy, włączając w to kwestie ubezpieczeń społecznych i podatków dochodowych, które powinny dotyczyć wszystkich marynarzy zamieszkujących na terenie Rzeczypospolitej.

Bardzo się cieszę, że pani przewodnicząca też tak to traktuje, tak zrozumiałem pani wypowiedź.

Większość marynarzy to ludzie pracujący poza granicami u innych pracodawców niż polscy, nie ze swojej winy, czasem też – nie z winy pracodawców, którzy korzenie mają w Polsce, ale statki mają pod innymi banderami.

Na przestrzeni ostatnich ośmiu lat prezentowaliśmy stronie rządowej, wspólnie z naszymi partnerami ze związku agentów przedstawicieli żeglugowych, różne rozwią-

zania istniejące w państwach Unii Europejskiej w zakresie podatków osobistych i ubezpieczeń społecznych, dedykowane grupie zawodowej marynarzy.

Niestety, żadne z tych rozwiązań nie zyskało zainteresowania ówcześnie rządzących. Nie podjęto istotnych działań dla uregulowania marynarskiego rynku pracy w kierunku zwyczajnego pożytku, jaki mógłby płynąć zarówno dla firm armatorskich, dla firm pośredniczących, dla firm korzystających z rynku, ale – przede wszystkim – dla samych marynarzy. Wręcz przeciwnie, zamiast wspierać bardzo dobry eksportowy produkt (przepraszam, że tak nazwę marynarza, ale generalnie tak należy to traktować), wszystko, co robiliśmy do tej pory, zasadzało się na tym, żeby uniemożliwić marynarzowi skuteczne konkurowanie na rynku pracy, międzynarodowym rynku pracy. Przecież głównie o nim mówimy.

Podam przykład.

Tylko z tego powodu, że poprzedni rząd wyraził daleko idącą niechęć do zawarcia, przedłużenia umowy na temat ubezpieczenia społecznego z Norwegią, w latach 2008-2011 liczba polskich marynarzy zatrudnianych przez Norwegów zmalała z czterech tysięcy do tysiąca, jest to miara utraty rynku. Do dzisiaj nie udało się go odzyskać. Dane te, szanowni państwo, nie pochodzą z kapelusza (przepraszam za trywialne określenie), tylko z biur konsulów honorowych Królestwa Norwegii, którzy w ówczesnych czasach, w imieniu Królestwa Norwegii, pieczętowali każdy kontrakt polskiego marynarza. Tak się zmniejszyły rozmiary możliwości zatrudnienia.

Nie bez powodu, nie bez wpływu na możliwości konkurowania pozostają inne kwestie, między innymi kwestie podatkowe. Tutaj chciałbym króciutko zatrzymać się nad umowami, jakie rząd Rzeczypospolitej zawiera z innymi państwami w zakresie podatków, czyli umowami nad unikaniem podwójnego opodatkowania.

Myślę, że już czas skracać swoją wypowiedź, więc skoncentruję się tylko na jednej umowie, mianowicie umowie polsko-norweskiej, gdyż jest ona najlepszym, najbardziej jaskrawym przykładem tego, jak można zepsuć dobrze działający mechanizm.

Efekt tego po drodze był taki. Do 2009 roku obowiązywała tzw. korzystna umowa, czyli umowa pozwalająca polskim marynarzom uzyskującym przychód w Norwegii wyłączyć ów przychód z opodatkowania w Polsce. Następnie została ona zmieniona przez ówczesny rząd w taki sposób, że marynarzy zatrudnionych w Norwegii, zwłaszcza na statkach znajdujących się w norweskim rejestrze międzynarodowym NIS, włączono do możliwości opodatkowania w Polsce i zaczęły się dziwne zachowania urzędów skarbowych i izb skarbowych. Na szczęście, po drodze zmieniono ustawę o podatku PIT a, zwłaszcza, ordynację podatkową i powstała szansa na uporządkowanie tego troszeczkę kadłubowatego rozwiązania. Niemniej efekt na dzisiaj mamy taki, że w jednym z województw (a mianowicie w województwie pomorskim) marynarze są dyskryminowani w sensie podatków – jest to jedyne województwo, w którym marynarzom odmawia się prawa do ulgi abolicyjnej, we wszystkich innych województwach nie ma z tym problemu.

Przypomnę, że dotyczy to nie tylko marynarzy, ale każdego obywatela Rzeczypospolitej, który uzyskuje przychody od zagranicznego pracodawcy. Marynarz jest rezydentem podatkowym w Polsce. Jest obywatelem tej samej kategorii i ma prawo do skorzystania z ulgi, chociaż od razu zaznaczę, że jest to dla nas, przynajmniej dla strony społecznej, rozwiązanie przejściowe. Jak mówiłem na początku, domagaliśmy się przyjęcia rozwiązania podatkowego dedykowanego dla marynarzy. Jest to rozwiązanie wpisane w dzisiejszą ustawę o pracy na morzu, ale tylko w zakresie polskiej bandery. Mówię o stu osiemdziesięciu trzech dniach. Jest to idea praktykowana w większości cywilizowanych państw na świecie. Marynarze są w tych państwach opodatkowani bardzo różnymi stawkami podatkowymi, ale magiczny stuosiemdziesięciotrzydniowy okres pobytu marynarza poza krajem podatkowym pozwala na zwolnienie go z płacenia podatku.

Także o tym chcielibyśmy rozmawiać z rządem. Cieszy nas to, że państwo zwracacie uwagę na ten aspekt. Jest to dla nas bardzo istotne.

Pamiętajmy także o ubezpieczeniach społecznych, gdyż w tej materii aktualna ustawa w ogóle nie implementowała Konwencji MLC. Konwencja MLC w standardzie 4.5 jasno, prosto i bardzo wyraźnie określa, że państwo-członek konwencji jest zobowiązane zapewnić system ubezpieczeń społecznych marynarzom zamieszkałym na terenie

państwa członka a niepracującym pod jego banderą, jest zobowiązane zapewnić taki system, żeby był on komplementarny wobec tych, którzy pracują na lądzie. Pamiętajmy, że dzisiaj marynarzowi zatrudnionemu na statku pod obcą banderą proponuje się tzw. ubezpieczenie dobrowolne pokrywające trzy tytuły ubezpieczenia a nie osiem, które Rzeczypospolita zgłosiła do Międzynarodowej Organizacji Pracy jako te, które będzie stosować w stosunku do marynarzy, kiedy ratyfikowaliśmy konwencję.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan tutaj zgłaszał się wcześniej…

Przypominam, że marynarze nie zawsze pływają sto osiemdziesiąt trzy dni poza domem, dlatego że teraz są inne warunki pływania. Tak było kiedyś, nawet po dwa lata nie widziało się ojca. W tej chwili jest dwa na dwa, jeden na jeden.

Dobrze pan wie, że w tej chwili marynarze pływają w zupełnie innych warunkach, niekoniecznie na liniowcach, obsługują różnego rodzaju wieże wiatrowe, różne *offshory* itd.

Proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Podzielam opinię pani poseł, chciałbym natomiast zwrócić uwagę na jeden aspekt, który znamy właśnie z praktyki.

Często próbujemy porównywać się do Chorwacji. Jest to kraj, który ma mniej więcej tyle samo marynarzy co Polska, chociaż jest trochę mniejszy liczebnie. Sprawy marynarzy uregulował sobie jedną ustawą. Funkcjonuje to od ładnych paru lat. Marynarze chorwaccy mają wpisane sto osiemdziesiąt trzy dni. Rozstrzygnięcie to pozwala im, chociaż pracują głównie na *offshorach* (przynajmniej pracowali, gdyż ostatnio 6 tys. z nich straciło pracę...)

Jest to kolejny temat, który powinniśmy omówić, ponieważ dotyczy on także polskich marynarzy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Omówimy.

Bardzo proszę, teraz pan, potem – raz, dwa i trzy, będę musiała wskazywać paluszkiem, ale później będzie łatwiej.

Bardzo proszę, teraz praktyka prosimy o opinię.

Proszę bliżej przysunąć sobie mikrofon, żeby było bardziej komfortowo.

Bardzo proszę.

Jacek Marzec, marynarz:

Dzień dobry państwu.

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Nazywam się Jacek Marzec, od ponad dwudziestu lat jestem pływającym, czynnym marynarzem. W tej chwili pracuję we flocie zagranicznej u zachodniego armatora.

W skrócie, gdyż zajmie to tylko chwilę, chciałbym omówić magiczny standard stu osiemdziesięciu trzech dni, powiedzieć, jak to jest rozwiązane (jest to rozwiązane w wielu krajach świata, jest przyjęty taki standard), wypowiem się na podstawie dwóch krajów, które to implementowały. Wzorcem podobnych rozwiązań jest Wielka Brytania. Powołam się na opracowanie z Australii, jest to dokument, który został opracowany na potrzeby australijskiej reformy morskiej, żeglugowej, ponieważ mieli tam takie same problemy, jakie pojawiają się u nas.

Co tam możemy znaleźć? Jest tam napisane, że Zjednoczone Królestwo posiada bardzo silną marynarkę handlową, wspieraną przez zestaw ustaw, polityk rządowych (przepraszam za jakość tłumaczenia), obejmują one ustalenia w sprawie opodatkowania marynarzy, zgłoszone w 2009 roku. Jest stuprocentowa ulga, jeżeli znajdują się poza krajem przez sto osiemdziesiąt dwa dni. Zostaje to skutecznie zapewnione poszczególnym marynarzom i ogranicza się do statków pod brytyjską banderą.

Mechanizm ten bardzo skutecznie zachęca obywateli Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii do zatrudniania się w żegludze.

Co chciałbym jeszcze przedstawić? Jeżeli można, rozdam to państwu, ponieważ mam owe dokumenty. Jest specjalna instrukcja HS 205. Jest ona przytoczona. Jest to bardzo krótki dokument dotyczący tego, jak należy rozliczać podatki, żeby podlegać uldze podatkowej. W dokumencie tym znajduje się lista krajów. Jest pokazane wsparcie poszczególnych krajów w zakresie podatków, jakie owe kraje stosują.

Jeżeli można, omówię króciutko sytuację w Chorwacji. Dlaczego w Chorwacji? Dlatego że pracuję z Chorwatami. Chorwaci bardzo mocno wchodzą na rynek, państwo ich wspiera, po prostu są dostępni. Chorwacja ma bardzo podobną strukturę do nas, dlatego że to też jest kraj nowej Unii o mniej więcej tym samym podłożu historycznym i prawnym. Chorwacja implementowała standard stu osiemdziesięciu trzech dni, jaki jest w Wielkiej Brytanii i nie tylko w Wielkiej Brytanii, dlatego że jest w wielu, wielu krajach od Australii, poprzez Indie i Japonię.

Zgodnie z prawem chorwackim wszyscy marynarze zatrudnieni w żegludze międzynarodowej są zobowiązani do składania zeznania podatkowego, są zwolnieni z płacenia podatku dochodowego, jeżeli pływają w żegludze międzynarodowej powyżej stu osiemdziesięciu trzech dni w roku. W dni te wlicza się okres szkoleń poza granicami kraju.

Chciałbym nadmienić, jak jest u armatorów. U armatorów wszelkiego rodzaju szkolenia, kursy zawodowe są wliczane w okres pracy na morzu.

Jest to standard, tylko nie u nas.

A więc w dni te wlicza się okres szkoleń poza granicami kraju oraz czas podróży na i ze statku określony na dwa dni. To bardzo dobrze. Chodzi o to, żeby ograniczyć kreatywność, dlatego, że czasami można jechać naokoło świata, żeby dotrzeć na statek. Chciałbym zwrócić uwagę, że w Chorwacji weryfikacją czasu spędzonego na statku, stanowiącego podstawę do zwolnienia podatkowego, zajmuje się urząd morski, dlatego że urząd ten, urzędnicy posiadają informację, doświadczenie, wiedzę i kwalifikacje do weryfikacji, czy dany kurs jest zasadny czy niezasadny po to, żeby kucharz nie robił kursu wysokich napięć, który jest kursem wysokospecjalistycznym.

Każdy marynarz w Chorwacji, w ciągu tygodnia od dnia powrotu do kraju musi stawić się w urzędzie morskim z książeczką żeglarską i udowodnić, że był na statku. Jeżeli nie ma go w domu, w czasie kiedy składa się roczne zeznanie podatkowe, tak samo ma tydzień po powrocie do kraju, żeby złożyć zeznanie. Tak jest w Chorwacji.

Przedstawię państwu dokumenty na temat tego, jak to wygląda w Chorwacji. Dokładnie nazywa się to „Pomorski zakonik”, na końcu jest krótka instrukcja właśnie jak to wygląda w Chorwacji, jak należy to wszystko zrobić.

Jak to wygląda w Polsce? W tej chwili jest bałagan, ogólnie panuje bałagan. Jesteśmy, proszę państwa, ewenementem na skalę światową. Nigdzie nie ma kraju, w którym marynarz musiałby znać prawo międzynarodowe, nie ma. Dwadzieścia lat pracuję z różnymi nacjami. Ludzie robią duże oczy, kiedy słyszą, jakie mamy rozwiązania. Nigdzie nie ma czegoś takiego.

Inna sprawa, o której też chciałbym nadmienić. Armatorzy, firmy zatrudniające wstrzymują nabór Polaków, polskich marynarzy właśnie ze względu na wspomniane przepisy. Poważni armatorzy, którzy liczą się na rynku są zainteresowani wysoko wykwalifikowanym pracownikiem na dwadzieścia, trzydzieści lat. Tymczasem przepisy co chwila się zmieniają. Sytuacja w Polsce, w porównaniu do Chorwacji lub Wielkiej Brytanii,jest absolutnie niestabilna, więc armatorzy wezmą wysoko wykwalifikowanych Amerykanów, Chorwatów, Anglików, wszystkich innych, tylko nie Polaków. Boją się po prostu, że po kilku latach taki człowiek odejdzie od nich.

W naszej ustawie, która została napisana i przyjęta, reguluje to art. 85. W dokumentach, które zaraz państwu przekażę, jest napisane, jest przedstawiony projekt, jak to powinno wyglądać, gdybyśmy do polskiego prawa zechcieli implementować te same rozwiązania, jakie są w Chorwacji. Ponieważ jest to dosłownie jeden artykulik, szybko go przeczytam. Art. 85, są to konieczne zmiany, które musimy wprowadzić.

Marynarz zatrudniony na statku polskim używanym do przewozu ładunków lub pasażerów w żegludze międzynarodowej jest zobowiązany do złożenia we właściwym

urzędzie skarbowym poniższych zaświadczeń niezbędnych do otrzymania zwolnienia podatkowego, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23 ustawy z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym. Jest zatem zobowiązany do złożenia potwierdzonego przez właściwy urząd morski wyciągu pływania za cały poprzedni rok, zawierającego liczbę dni przepracowanych na statku w danym roku podatkowym. Jest to jedna kartka, którą weryfikuje urząd morski. Panie robią to codziennie, więc dokładnie wiedzą, co to jest statek i gdzie jest.

Jest zobowiązany do złożenia zaświadczenia wydanego przez właściwy urząd morski o liczbie dni wliczonych do czasu przepracowanego na statku. Zaświadczenie to obejmuje liczbę dni niewliczonych do okresu stu osiemdziesięciu trzech dni w roku poprzedzającym i przeniesionych z lat poprzednich. W Anglii lub w innych krajach okres powyżej stu osiemdziesięciu trzech dni, jeżeli marynarz spędził na statku więcej czasu, przenosi się na następny rok. Na przykład mój kolega Anglik po trzydziestu latach ma dwa i pół roku zwolnienia podatkowego. Może w ogóle nie wypływać na morze, ponieważ tyle mu się zebrało. Zaświadczenie obejmuje też liczbę dni wliczonych ze względu na podróż na i ze statku, liczbę dni spędzonych na leczeniu spowodowanym przez chorobę lub zranienie, które zaistniało w czasie podróży na lub ze statku, liczbę dni spędzonych na leczeniu spowodowanym przez chorobę lub zranienie w czasie szkolenia zawodowego. Jeżeli coś się stanie w czasie szkolenia, okres ten też powinien być wliczony jako okres spędzony na statku.

Dalej jest zobowiązany do złożenia zaświadczenia wydanego przez właściwy urząd morski, potwierdzającego liczbę dni spędzonych na kursach i szkoleniach zawodowych. Urząd morski jest zobowiązany do weryfikacji tych kursów pod względem przydatności zawodowej. Podstawę stanowią wymagania Konwencji STCW lub zaświadczenie od armatora o skierowaniu na dany kurs lub szkolenie.

Jak powiedziałem, chodzi o to, żeby kucharz nie robił kompletnie niepotrzebnych dla niego kursów.

dnocześnie określa się czas podróży na i ze statku na dwa dni. Dni podróży oraz powrotów z kursów lub szkoleń zawodowych nie mogą wliczane do zwolnienia podatkowego. Jest to standard. Wliczamy czas kursu lub jakiegokolwiek szkolenia, ale nie czas podróży na szkolenie. Liczba dni wynikła z sumowania wszystkich dni zaliczonych do zwolnienia i przekraczających sto osiemdziesiąt trzy dni może być przeniesiona na rok następny.

Jest to bardzo krótki artykuł.

Jest to dokładnie to, co mają Chorwaci, co mają Anglicy. Anglicy robią to troszeczkę inaczej. Mają do tego specjalną instrukcję, specjalny formularz…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę już skompilować i zakończyć.

Jacek Marzec, marynarz:

Dobrze.

Jest jeszcze tylko jedna sprawa, ZUS-u.

Drodzy państwo, na świecie wiele krajów stosuje różne rozwiązania. W większości krajów świata ZUS jako taki nie występuje. Trudno wytłumaczyć Hindusowi, co to jest ZUS, ponieważ nie wie, co to jest. Amerykanie też nie mają czegoś takiego.

Marynarze w Chorwacji płacą ubezpieczenie zdrowotne. Generalnie, o ile się orientuję na podstawie rozmów z moimi kolegami, kształtuje się ono w przedziale pomiędzy 200 a 300 euro. Są to koszty, które marynarze płacą bezpośrednio z własnej kieszeni. Jeżeli jest 45 tys. ludzi, około 40 tys. ludzi, wyobraźmy sobie, jakie są to koszty. W tej chwili marynarze nie płacą nic, bądźmy szczerzy.

Jest jeszcze jedna sprawa: ubezpieczenie w razie wypadku. Jeżeli coś się stanie na morzu, koszty leczenia ponosi armator. Marynarz przebywa w Polsce tylko pół roku. Jeżeli nawet by płacił, byłyby to pieniądze, które *de facto* idą do budżetu, byłyby to pieniądze do wykorzystania. Czysty przychód. Nie mówię już o kosztach wydawania zaświadczeń w związku z PIT-em. To też jest z tym związane. Tak jest w innych krajach.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jest to przykład osoby, która nie musi a to robi. Osoby, które pływają, zawodowo muszą sobie szukać miejsca, żeby żyć.

Dodatkowo tłumaczą, opracowują dokumenty, które są w stanie przekazać nam na posiedzeniu Komisji. Polscy marynarze właśnie tak podchodzą do pracy.

Bardzo bym chciała panu podziękować, ponieważ pan jest ze mną w kontakcie bardzo długo. Marynarze wymieniają się. Naprawdę zacznijmy rozmawiać o tym z praktycznego punktu widzenia a nie, jak o jakiejś fikcji.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Michał Wiśniewski:

Michał Wiśniewski, przewodniczący Rady Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR.

Postaram się w punktach ująć to, co chciałem powiedzieć.

Może zacznę od podatków. Wszyscy mówią o podatkach. Wchodzimy w szczegóły. Nasz związek jest jak najbardziej za tym, żeby zapisy z obecnej ustawy o pracy na morzu dotyczące polskiej bandery rozszerzyć na marynarzy będących rezydentami w RP. Jak najbardziej za tym jesteśmy. Niemniej nie możemy zapominać, że przez długi czas sytuacja, w której pracodawcą polskiego marynarza będzie pracodawca obcy, nie zmieni się. Sytuacja ta nie zmieni się jeszcze przez długi czas, chociaż mamy taką nadzieję.

Musimy pamiętać, że nadrzędną podstawą do określenia sytuacji prawnej marynarza są umowy pomiędzy państwami zamieszkania i zatrudnienia. Wydaje mi się, że z tego środowiska powinien popłynąć jasny i precyzyjny apel do Ministerstwa Finansów: stop zmianom w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania.

Funkcjonuje coś takiego jak Modelowa Konwencja OECD, która jasno i precyzyjnie przenosi opodatkowanie marynarza do kraju zatrudnienia. Jest to efekt długoletnich doświadczeń wypracowanych na rynku żeglugowym przez dziesięciolecia. My, niestety, z uporem maniaka zmieniamy owe umowy. To, co w tej chwili się dzieje w kwestii Norwegii, Singapuru, jest pokłosiem błędnej filozofii. Nasz apel jako apel związku, który *de facto* zatrudnia rzeszę 30 tys. marynarzy, jest taki, żeby przekazać jednoznaczny sygnał do Ministerstwa Finansów: stop zmianom umów o unikaniu podwójnego opodatkowania w kwestii marynarzy. Punkt 15 Modelowej Konwencji OECD powinien tu stanowić biblię i punkt odniesienia. To tyle w kwestii podatków.

Ubezpieczenia społeczne. APMAR we wrześniu 2014 roku na posiedzeniu zespołu trójstronnego prezentował tzw. projekt Marynarz. Jest to projekt, który odpowiada na potrzeby, na zdefiniowane oczekiwania rynku marynarzy i, ewentualnych, pracodawców (podkreślam, że ewentualnych). Projekt ten został stworzony po przeprowadzeniu badań rynku. Na bazie tysiącosobowej próbki udało się nam ocenić rynek ubezpieczeń społecznych marynarzy. Nasze wnioski, nasze propozycje były oparte na miarodajnych danych.

Sugeruję, żeby w dalszych pracach odnieść się do owego projektu, jest on znany ministerstwu. APMAR stoi na stanowisku, że model norweski jak najbardziej jest dobrym modelem, który może być również przyczynkiem do dalszych prac, do dalszych działań.

Kolejna sprawa, o której warto powiedzieć, to dokumenty marynarskie. Wszyscy musimy wiedzieć (jest to bardzo ważna sprawa), że dla zachowania miejsc pracy polskich marynarzy musimy zapewnić to, żeby marynarze ci mieli dobry zestaw dokumentów marynarskich. Jak praktyk zapewne potwierdzi, marynarz to już nie tylko doświadczenie, profesjonalizm i ogólna wiedza zawodowa, ale też zestaw dokumentów morskich, który jest efektem produkcji administracji morskiej.

Przepraszam za takie być może brutalne, trochę nieeleganckie określenie.

W tej chwili mamy następującą sytuację. Rozporządzenie z dnia 7 sierpnia 2013 roku, które było pisane na kolanie i pojawiło się dwa miesiące za późno (był to ewenement, że przez dwa miesiące państwo polskie nie wydawało dokumentów, co tu dużo mówić, ale tak to wtedy wyglądało) było dwukrotnie zmieniane, ale cały czas są pewne niejasności. O ile niejasności tych nie wyjaśnimy w szybkim trybie, będziemy mieli kłopot z zapew-

nieniem obcych pracodawców, że polski marynarz jest bezpiecznym pracownikiem. Jest to dosyć istotny punkt, o którym warto porozmawiać.

APMAR ze swojej strony będzie się zwracał do administracji morskiej o to, żeby zorganizować spotkania robocze i, jak najszybciej, rozwiązać problem.

Ustawa o pracy na morzu. Niezależnie od tego, co na temat tejże ustawy tutaj powiedziano, uważam, że była ona jak najbardziej potrzebna. Jedynym elementem, który w rzeczywisty sposób ustawa ta opisuje i reguluje, jest rynek pośrednictwa pracy, o którym jest mowa w rozdziale 3. Pośrednictwo pracy wiąże się z 30 tys. polskich marynarzy, którzy korzystają z pośrednictwa. Gdyby ten właśnie segment rynku nie został uregulowany, nie mielibyśmy możliwości dokonywania takich działań.

W związku z tym ustawa była jak najbardziej potrzebna, ale nie jest ona doskonała. Mam tego głęboką świadomość, z tym, że – zanim zaczniemy mówić o zmianach ustawy – może warto jednoznacznie ustalić, co jest nam potrzebne i co możemy zrobić. W ustawę musi być wkomponowany system ubezpieczeń społecznych.

Wydaje mi się, że najpierw powinniśmy ustalić z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, co da się zrobić w tym kraju w kwestii ubezpieczeń społecznych marynarzy na bazie rozwiązań, o których mówiłem wcześniej a dopiero potem tworzyć jednoznaczne zręby ustawy o pracy na morzu.

Musimy mieć też na uwadze fakt, że będzie zmieniana Konwencja MLC. Czy jest więc sens w tej chwili podejmować działania, które będą wymagały kolejnych zmian w perspektywie krótkiego czasu?

W związku z tym, może warto ustalić, co możemy zrobić, poznać zewnętrzne wymagania międzynarodowe i w perspektywie roku znaleźć finalną wersję ustawy…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Muszę panu na chwilę przerwać, ponieważ jest jedna osoba, która – chciałabym – żeby też zabrała głos a pan minister musi wyjść za chwilę na posiedzenie Rady Ministrów. A więc, bardzo proszę, krótko.

Pan minister też odpowie w krótkich słowach. O godz. 11 ma posiedzenie Rady Ministrów. Niestety, nic na to nie poradzę.

Przewodniczący Rady APMAR Michał Wiśniewski:

Już oddaję głos.

Pozwoli pan jeszcze minutkę?

Członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Nie, nie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan tylko dokończy wypowiedź.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Ale my jeszcze zostaniemy, a jest to bardzo ważna sprawa – i dla was, i dla nas.

Przewodniczący Rady APMAR Michał Wiśniewski:

Już kończę, jeszcze jedno zdanie.

Istotnym elementem, o którym wcześniej mówili moi przedmówcy, jest rejestr marynarzy. W tym względzie musimy zadziałać bardzo szybko i bardzo skutecznie. Nasz związek podpisuje się pod postulatami moich przedmówców, dlatego że jest to rzecz bardzo, bardzo konieczna, ponadto wręcz wynika z zapisów Konwencji MLC.

O elektronicznym rejestrze marynarzy jest mowa również w naszym projekcie Marynarz, do którego się odwołuję, do którego w przyszłości chcemy się odnieść.

Ponieważ panowie mnie poganiają, nie będę kontynuował.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Paweł Kowalski, przewodniczący „Solidarności" przy Polskiej Żegludze Morskiej.

Szanowna pani przewodnicząca, panie ministrze, bardzo palący problem, który poruszałem już na poprzednim spotkaniu, dotyczy szkolenia praktykantów, studentów akademii morskich. Jest to bardzo ważny temat, ponieważ całość szkoleń praktykantów, którzy przychodzą z naszej akademii, z innych akademii, spada na Polską Żeglugę Morską.

Kiedy było dobrze, nie mieliśmy żadnych obiekcji. Niestety, w *shippingu* sytuacja wygląda tak, że została tylko jedna Polska Żegluga Morska. Z naszej strony poszło pismo do pana ministra oraz do innych armatorów w sprawie tego, jaka jest szansa, żeby też przyłączyli się do zabierania studentów na statki. Na palcach można policzyć, gdzie w ogóle mogą oni odbyć praktyki.

Mogę powtórzyć, co już kiedyś mówiłem, że w Polskiej Żegludze Morskiej w ubiegłym roku czterystu studentów odbyło dwutygodniowe praktyki na promach, stu siedemdziesięciu odbyło cztero-, pięciomiesięczne praktyki, które są potrzebne do obrony pracy, uzyskania dyplomu.

Sytuacja jest bardzo poważna. Jako dwa afiliowane związki, jako „Solidarność" i jako związek marynarzy, podpisaliśmy porozumienie z dyrekcją (panie ministrze, wie pan o tym), że w dalszym ciągu przyjmujemy studentów do końca roku, ponieważ dla nich jest to kłopot. W ubiegłym roku studiów nie skończyło czterdziestu studentów, ponieważ nie mieli wypływanej praktyki na statkach.

Okazało się, że szkoły morskie, akademie morskie troszeczkę zapominają o tym, co obiecują, że zapewniają praktykę przy odbywaniu studiów morskich.

Bardzo proszę, żeby zająć się tą sprawą, ponieważ, jak mówię, jako Polska Żegluga Morska, nie jesteśmy dalej sami w stanie partycypować w kosztach.

Zostawię, pani przewodnicząca, materiały na temat odbycia praktyk w krajach europejskich takich jak: Cypr, Wielka Brytania, Niemcy. Jest tu opisane, jak partycypują armatorzy, ale też państwo. Jest tu nawet więcej, ponieważ dotyczy to również szkolenia marynarzy w Unii Europejskiej na wszystkich stanowiskach marynarskich i oficerskich.

Zostawię to nie wiem, czy panu ministrowi, czy pani przewodniczącej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Skserujemy i przekażemy.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Dam całość bez skserowania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Poradzimy sobie tutaj.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Jest to naprawdę bardzo ważny problem, więc bardzo proszę...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Muszę przerwać.

Proszę pana ministra o kilka słów.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Przepraszam, ale jest to spotkanie ekstraordynaryjne Rady Ministrów, które wypadło *ad hoc*. Nie planowałem tego, że będę musiał wyjść.

Dlatego przepraszam, że muszę państwa opuścić.

Pierwsza sprawa. Bardzo się cieszę, że odbywa się ta dyskusja, ponieważ wyklarował się już pewien schemat. Chciałbym dzisiaj zaproponować, jak w dalszym ciągu będziemy postępowali. Jak zaproponował pan przewodniczący, dalsze funkcjonowanie komisji trójstronnej jest jak najbardziej wskazane, tyle że włączylibyśmy wszystkie zainteresowane

strony, wszystkie osoby, które chciałyby uczestniczyć, również praktyków, również te osoby, które tutaj do tej pory nie funkcjonowały, przede wszystkim marynarzy, żeby to przeanalizować, żeby w zespole byli reprezentanci każdego środowiska.

Po drugie, w prace zespołu włączymy przedstawicieli Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

Trzecia sprawa. W okresie półrocznym przygotujemy rozwiązania, które będą podstawą do procedowania nad ustawą. Na razie nie będziemy ruszać ustawy jako propozycji, tylko na podstawie wypracowanych założeń zaproponujemy zmiany.

Dziękuję bardzo.

Przepraszam państwa, że muszę „uciekać".

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, zaznaczam tylko, że są problemy z dokumentacją, *à propos* dyrektyw – pewne dokumenty marynarzy świadczące o ich dorobku zawodowym są ważne do końca tego roku.

Przykro jest słuchać, że marynarze nie dostają zaświadczeń, że zostają zdegradowani tylko dlatego, że w urzędzie morskim nie ma druków i marynarzowi nie można wystawić zaświadczenia o jego kwalifikacjach.

O dziwo, jest natomiast duże zrozumienie wśród obcych armatorów, którzy zatrudniają fachowców tylko dlatego, że często nie mogą sobie bez nich poradzić.

Jest to jakaś paranoja, ale tak bywa.

Chciałam tylko, żeby pan to usłyszał.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

W ogóle nie zakładam, nie dopuszczam, żeby w tym roku były takie problemy.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale są.

Dobrze, będziemy je rozwiązywać.

Dziękuję panu ministrowi. My pozostajemy, drodzy państwo.

Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów Jerzy Lipiński:

Moje nazwisko Jerzy Lipiński, Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów.

Chciałbym poruszyć sprawę kwalifikacji kadry oficerskiej, szczególnie na poziomie zarządzania. Wnikliwie przeczytałem ustawę w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg morskich…

Przepraszam, jest to rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej a nie ustawa.

O co chodzi? Na jednym ze spotkań z szefem Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej padło stwierdzenie, że dyplom morski wydany przez RP powinien mieć swoją wartość a więc powinna się za tym kryć wiedza i praktyka. Zgodnie z ustawą młody człowiek kończący akademię morską, mający za sobą dwanaście miesięcy pływania jako marynarz otrzymuje dyplom oficerski oficera wachtowego.

Wystarczy przepływać dwanaście miesięcy na statku powyżej 3 tys. GT, pójść do urzędu morskiego, zdać egzamin i uzyskuje się dyplom starszego oficera – poziom zarządzania.

Jak to wszystko pogodzić? W sumie dwadzieścia cztery miesiące na morzu wystarczające, żeby zostać starszym oficerem, według mnie oraz moich kolegów, którzy obserwują to zjawisko, to zdecydowanie za mało.

Wnoszę o to, żeby zająć się tą sprawą.

Z naszych doświadczeń wynika, że – oczywiście – kiedyś wymogi były troszeczkę ostrzejsze. Pamiętam, że pomiędzy jednym stanowiskiem a drugim minimum były dwa lata.

Wiem, że narażę się administracji uczelni morskich, której zależy na tym, żeby był duży przerób, żeby było dużo oficerów, niemniej jak wiadomo, w parze z ilością nie idzie jakość. Dlatego uważam, że należy zająć się tą sprawą, żeby przywrócić znaczenie dyplomu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, słuchajcie

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów Jerzy Lipiński:

Dziękuję, tyle chciałem powiedzieć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś chciałby zabrać głos?

Można się też wzajemnie ustosunkowywać do państwa wypowiedzi.

Bardzo proszę, wręcz zachęcam do dyskusji.

Jeżeli ktoś ma odmienne zdanie albo chce wejść w polemikę to, bardzo proszę. Jako Komisja jesteśmy znani z tego typu dyskusji.

Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Krzysztof Michnal:

Krzysztof Michnal, prywatna szkoła morska, jak również Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, w dniu dzisiejszym przyjechałem tu z ramienia Izby.

Szanowni państwo, chciałbym się po kolei ustosunkować.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską i dofinansowanie praktyk, należałoby pomyśleć nie tylko o Polskiej Żegludze Morskiej, ale także o pozostałych armatorach, i nie tylko o studentach akademii, ale ewentualnie o wszystkich uczących się, zdobywających dyplomy morskie. Teraz jest pytanie, dlaczego mamy dofinansować tylko i wyłącznie polskich armatorów. W sumie chodzi o to, żeby dofinansować praktyki. W tym momencie *de facto* należałoby pomyśleć o dofinansowaniu praktyk gdziekolwiek by one nie były odbyte.

Następna sprawa dotyczy rozporządzeń, jakimi dysponujemy. W rozporządzeniach tych na dzień dzisiejszy jest mnóstwo błędów. W zasadzie należałoby się zastanowić nad ustawą o bezpieczeństwie morskim, która w wielu punktach jest albo niekompletna, albo sprzeczna. Oprócz tego pewne ustalenia są tak daleko idące, że dokładnie określają, ile godzin, gdzie, co, w jaki sposób a to, w zasadzie, powinno znajdować się w rozporządzeniu, a nie w ustawie o bezpieczeństwie morskim.

Do dnia dzisiejszego nie ma rozporządzenia na temat szkolenia żeglarzy zawodowych. Odpuściliśmy sobie a ustawa obowiązuje już mnóstwo lat. Brak rozporządzenia, brak aktów wykonawczych to *de facto* sabotaż prawny.

Jeżeli chodzi o ostatnio wyrażony pogląd, chciałbym powiedzieć, że po dwudziestu czterech miesiącach człowiek zostaje chiefem na statku do 3 tys., jeżeli już – to do 3 tys. Jest to dyplom, który może zdobyć.

Tak, proszę pana.

Nie, proszę pana, ponieważ nie dostaje takiego dyplomu. Poza tym nie róbmy sztucznych przeszkód, ponieważ nasi ludzie będą staruszkami. W tej chwili najmłodszy kapitan z Polski ma dwadzieścia cztery lata. Został kapitanem żeglugi wielkiej. Armator go oceni, armator ma systemy jakości, armator – ewentualnie – nie przyjmie go do pracy. Nie przyjmuje się ludzi prosto z ulicy i nie darzy się ich dużym zaufaniem.

Szanowni państwo, gdzieś zniknął nam pierwszy głos, który mówił o pozyskaniu funduszy europejskich, jest to w ogóle problem ogólnoeuropejski. W dodatku w Europie armatorzy są ulokowani w części krajów i to tych bogatszych. Natomiast marynarze w większości pochodzą z krajów wschodnich. Są to ostatnie dane z agencji EMSA, o których już tu kilkakrotnie mówiłem. Ponieważ EMSA zaczęła robić statystykę, okazało się, że najwięcej ważnych dyplomów morskich w Unii Europejskiej w tej chwili stanowią polskie dyplomy. Mamy siłę, mamy powód do tego, żeby przewodzić sprawie tworzenia np. europejskiego funduszu szkoleniowego, ubezpieczeniowego, sprawy podatkowe są poza tym. Chodzi o to, żeby armatorzy z Europy bądź bogate kraje, które czerpią zyski z tego, że mają przedsiębiorstwa armatorskie, składały się na fundusz szkoleniowy oraz ewentualnie świadczeń socjalnych.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto następny z państwa chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu Związku Armatorów Polskich Roman Woźniak:

Witam, pani przewodnicząca.

Witam wszystkich państwa, chciałbym nawiązać do wypowiedzi…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę się przedstawić.

Wiceprezes zarządu Związku Armatorów Polskich Roman Woźniak:

Roman Woźniak, zarząd Związku Armatorów Polskich.

Chciałbym nawiązać do wypowiedzi pana przewodniczącego Jacka Dubińskiego na temat powstawania projektu ustawy o zatrudnieniu na statkach o polskiej przynależności.

Pierwsza inicjatywa pojawiła się jeszcze za czasów pana wiceministra Wysockiego. Był to więc bardzo odległy czas. Potem ją „odprocedowaliśmy". Natomiast projekt, o którym wspominał pan przewodniczący, zasadniczo odbiega od tego, co zostało uchwalone. Obszary, które tutaj państwo podnosicie, były i dyskutowane, i zdefiniowane zarówno przez zespół ekspertów, jak i potem przez zespół trójstronny. Rozwiązania z poszczególnych państw – i z Chorwacji (które przytaczał tu kolega) i z Litwy, i ze Słowacji (czyli z państw nam bliskich) i z Niemiec, i z Wielkiej Brytanii, i z Holandii, i z Belgii były szczegółowo przez nas dyskutowane i rozważane. Mankamenty ustawy są nam doskonale znane.

Jedynym argumentem, który przemawiał za przyjęciem ustawy, był ten, że – jeżeli Polska nie doprowadzi do uchwalenia i wprowadzenia ustawy, nie będzie implementacji Konwencji o pracy na morzu – w związku z czym poniesie olbrzymie kary. Było to argumentem za jej przyjęciem. Wszyscy nie zgadzali się co do poszczególnych zapisów, również administracja centralna. Przecież byliśmy świadkami tego, jak pani wiceminister Dorota Pyć oświadczyła, że ustawa jest pełna mankamentów, musi natomiast wnosić o jej uchwalenie po to, żeby Polska nie zapłaciła kary.

To tyle podsumowania w sprawie ustawy.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Znam wiele projektów, których sama broniłam, ale był jeden warunek, że potem ulegną poprawie. Niestety, to nie nastąpiło, więc ubolewam. Niemniej jednak nie ma tutaj podziałów politycznych w sprawie dobra naszych marynarzy, nigdy nie było, zawsze pracowaliśmy wspólnie, tylko że nie było inicjatywy.

Zobaczymy.

W tej chwili ubolewam, że nie ma nikogo z Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Jednocześnie odbywa się dużo posiedzeń komisji, ale – drodzy państwo – są to podstawowe ministerstwa, które powinny usłyszeć przekazywane informacje, ponieważ panuje pewien stereotyp, mamy tego świadomość. Niestety, trzeba włożyć w to trochę energii, żeby nas wesprzeć (nawet pana ministra, jak to bywa w tej branży), jeżeli chodzi o wysłuchanie naszych argumentów.

Bardzo proszę.

Nie, nie, chwileczkę, panie dyrektorze.

Dobrze, ale pierwszy zgłaszał się reprezentant związków, potem oddam głos panu Michnalowi.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, pani poseł.

Henryk Piątkowski, jeszcze raz, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Króciutki komentarz *à propos* tego, o czym pani wspomniała.

Na sali nie ma reprezentantów kilku resortów istotnych dla tej dyskusji. Smuci mnie to o tyle, że jestem uczestnikiem debat w zasadzie od 2006 roku. Stan nieobecności przedstawicieli wspomnianych resortów w czasie naszych dyskusji jest permanentny.

Przepraszam, ale rozmawiamy wśród przekonanych. Przekonujemy sami siebie, wszyscy o tym wiemy, że trzeba tak zrobić, nie ma natomiast tego, kto by tego wysłuchał i zaczął, przepraszam za mocne słowo, troszkę rozumieć. Mam wrażenie, że polega to na niezrozumieniu albo na niechęci wysłuchania.

Jest to jedna rzecz.

Druga to krótka polemika do wypowiedzi kolegi związkowca, pana kapitana oraz przedstawiciela prywatnej szkoły morskiej *à propos* kwalifikacji. Jeżeli chodzi o kwalifikacje, po pierwsze, trzeba by było wystąpić o zmianę Konwencji STCW, trochę nie od nas to zależy.

Chciałbym natomiast zwrócić uwagę na jedną rzecz. Są to dwie całkowicie różne sprawy. Z punktu widzenia praktyki zatrudnienia na statku co innego mieć dyplom, a co innego – mieć stanowisko. Tutaj jest gwóźdź tego, jak można gospodarować, przepraszam za brzydkie słowo, kadrą, która ma dyplom, ale wcale niekoniecznie po dwudziestu czterech miesiącach praktyki ktoś musi być starszym oficerem.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Michnal a potem pan rektor.

Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Krzysztof Michnal:

Przepraszam, muszę przeprosić kolegę w tej sprawie.

Pokazał mi rozporządzenie, jest tam awans na starszego oficera po dwunastu miesiącach praktyki na statku powyżej 3 tys. ton.

Dlaczego mówiłem, że jest to niemożliwe? Po prostu poprzednie rozporządzenie przewidywało normalną drogę zgodnie z konwencją. Jest to błąd na zasadzie „kopiuj, wklej".

Chciałbym powiedzieć, że w naszych rozporządzeniach tego rodzaju błędów robionych metodą „kopiuj, wklej" jest bardzo dużo.

Kolegę przepraszam.

Jak jednak może funkcjonować rozporządzenie, w którym są tego rodzaju błędy?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie rektorze.

Prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Gdyni Henryk Śniegocki:

Henryk Śniegocki, prorektor Akademii Morskiej w Gdyni.

Jeżeli chodzi o dyplom, przychylam się do stanowiska pana Piątkowskiego, dlatego że na podstawie współpracy z armatorami wiem, że bardzo często dyplom to jedno a zaakceptowanie przez armatora, czy chce kogoś jako chiefa, to druga sprawa. Złym armatorem jest ten, który będzie zatrudniał tylko na podstawie dyplomu. Z reguły jest odpowiednie *interview*, sprawdzanie kwalifikacji i dopiero potem zatrudnienie.

Druga rzecz to trochę ignorowanie naszej grupy zawodowej przez Ministerstwo Finansów. Będąc wiele lat prorektorem, jeździłem do Sejmu na różne spotkania, posiedzenia komisji, podkomisji. Pamiętam, że przez lata przyjeżdżał ten sam pan dyrektor jakiegoś departamentu finansów. Na nasze różne dyskusje i kierowane do niego pytania odpowiadał, że nie ma zgody Ministerstwa Finansów na zmiany, dlatego że nasza grupa zawodowa nie będzie traktowana inaczej niż inne grupy. Nie było analizy tego, jak jest na świecie, ani tego, czy jest to zasadne czy nie.

Chciałbym powiedzieć tak: cieszę się, że na tym spotkaniu usłyszałem dużo dobrych rzeczy. Kolega powiedział o Chorwacji, o tym, co się tam dzieje. Dobrze by było, gdyby takie rozwiązania były i u nas. Wydaje mi się, że dobry rejestr marynarzy robiony w urzędach dałby nam dokładny obraz, ilu mamy marynarzy, na jakich stanowiskach pracują, a to pozwoliłoby nam dokładnie oszacować, o jakich pieniążkach wpływających

do Polski, do polskich banków, do polskich sklepów, na polski rynek, mówimy. Pozwoliłoby to na zaistnienie naszej grupy zawodowej w polskiej statystyce.

Zwróćcie państwo uwagę, że w danych statystycznych nie ma informacji, ile pozyskuje nasz fiskus, jakie są korzyści dla Polski z takiego przypływu. Pieniądze przychodzą, później są od nich podatki przy zakupach bądź, np. przy budowie domu. Są to duże kwoty.

Wydaje mi się, że stworzenie danych statystycznych pozwoliłoby ministerstwu na otrzymanie karty przetargowej w rozmowach z Ministerstwem Finansów. Wiedzielibyśmy, o czym mówimy.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zgadzam się, panie rektorze, podnoszę to za każdym razem. Szczerze mówiąc, sama nie wiem, gdzie mam te dane, ale miałam je w ręku tylko raz w życiu.

Drodzy państwo, były to dane bardzo dobre dla naszej grupy zawodowej, dlatego że pokazywały, jakie sumy pieniędzy wpływają do budżetu, wykazywały, że szkolnictwo morskie nic nie kosztuje a wręcz przeciwnie. Jest to miejsce życia. Jest to ubezpieczenie. Jest to mieszkanie, dom, podatki, wszelkiego rodzaju rachunki, itd., itd. Jest to przychód. Z Ministrem Finansów można dyskutować.

To państwo po to, żeby nam pomóc, musicie zdobyć takie dane we własnym zakresie. Tylko element finansowy, argumenty finansowe są w stanie przemówić do każdego ministra finansów.

Przepraszam, że nikogo nie ma, ale sama będę musiała przekonywać, że jednak leży to w kręgu zainteresowania jednego lub drugiego ministerstwa, ponieważ są to sprawy społeczne, socjalne, podatkowe, itd. Niestety, jesteśmy umiejscowieni w wielu ministerstwach, które wiążą się z daninami z naszego środowiska do polskiego budżetu państwa.

Bardzo proszę, gdyż już straciłam rachubę.

Pan rektor jeszcze dokończy, następnie oddam głos panu i potem – znowu przedstawicielowi APMAR-u.

Prorektor do spraw morskich Akademii Morskiej w Gdyni Henryk Śniegocki:

Proszę państwa, wracając jeszcze do finansowania, chciałbym powiedzieć o epizodzie, który mi się kiedyś przytrafił.

Bardzo blisko współpracowaliśmy ze związkiem armatorów niemieckich. Ministerstwo transportu przeznaczyło jakąś kwotę na dofinansowanie marynarzy. Była petycja ze strony kilku armatorów, żeby dofinansować polskie uczelnie, dlatego że sporo polskich marynarzy pracuje u armatorów niemieckich.

Decyzja Ministerstwa Finansów była następująca: pieniążki pójdą na utworzenie nowych etatów w niemieckich szkołach morskich.

Jestem za dofinansowywaniem polskich podmiotów a nie obcych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję za ten głos, bardzo ważny, ponieważ jest to przykład patologii, nierozwiązywania problemów.

Bardzo proszę pana, potem pan z APMAR-u, pan Marzec i pan Dubiński. Po kolei, panowie.

Bardzo proszę, nie rozmawiajcie. Bardzo lubię męski bas, ale przeszkadza on we wzajemnym słuchaniu się.

Bardzo proszę, po kolei.

Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność" Tymoteusz Listewnik:

Dzień dobry.

Tymoteusz Listewnik, przewodniczący Organizacji Marynarzy Kontraktowych, związku zawodowego a także praktyk, od ponad piętnastu lat ciągle pracuję na morzu jako oficer.

Chciałbym zaznaczyć jedną rzecz, jeżeli chodzi o statystyki. Być może w tej chwili dane już są dostępne, dlatego że na stronach urzędu morskiego (jest to wymóg prawny) można sprawdzać każdy dyplom wydany przez urząd morski. W związku z tym, być może, nie trzeba czegoś tworzyć od nowa, może po prostu trzeba to odszukać i usprawnić.

Po drugie, zostało dzisiaj powiedziane bardzo dużo pozytywnych rzeczy. Pracując na morzu u różnych armatorów, w różnych rejonach świata, widzę, że sytuacja na morzu zmienia się bardzo szybko. Jest wynik finansowy. Widzimy, co się obecnie dzieje w sektorze *offshore* w efekcie spadku cen ropy. Armatorzy podejmują decyzje bardzo szybko. Z dnia na dzień padają przedsiębiorstwa, z dnia na dzień są podejmowane decyzje o zwolnieniach grupowych. Wszędzie tam, gdzie polscy marynarze do tej pory stracili pracę, już tej pracy nie odzyskają. Jeżeli odzyskają, to może za dziesięć, dwadzieścia, trzydzieści lat.

W związku z tym, chciałbym tylko podkreślić wagę wszystkich wypowiedzianych dzisiaj słów i w zasadzie zachęcić do jak najszybszych działań oraz wprowadzenia zmian w naszym systemie prawnym.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, przedstawiciel APMAR-u.

Przewodniczący Rady APMAR Michał Wiśniewski:

Jeżeli chodzi o statystyki, kilka ładnych lat temu na posiedzeniu komisji sejmowej były prezentowane dane zebrane przez APMAR. Oszacowano wtedy, że przychód dla naszego państwa, jaki generują marynarze, jest rzędu wielkości około 1.000.000 tys.-1.500.000 tys. euro rocznie. Są to dochody marynarskie, jakie marynarze wwożą do kraju, które tutaj wydają, które jak najbardziej tworzą dobrobyt kraju.

Jeżeli chodzi o kwestię, o której mówił pan Listewnik – mam świadomość, że jest pewna obawa po stronie marynarzy w sprawie tworzenia rejestrów marynarskich. Jest to zrozumiała obawa, aczkolwiek jeżeli mamy wprowadzić jakieś rozwiązania systemowe, rejestru nie unikniemy. Albo będziemy pozostawali poza sferą kontroli państwa, albo będziemy przez państwo kontrolowani i wspierani. Trzeciej możliwości po drodze chyba nie ma.

Jest to moja prywatna ocena.

Trzecia uwaga również wynika z wypowiedzi pana Listewnika. Myślę, że dyskutując o możliwościach poprawy sytuacji polskich marynarzy, nie możemy zapominać o bardzo głębokim kontekście ekonomicznym, o tym, gdzie w tej chwili znajduje się światowa flota.

Mamy zapaść na rynku kontenerowców, masowców, statków *offshore*. Podstawowym celem środowiska powinno być to, żeby marynarze w ogóle mieli pracę. Jeżeli nie stworzymy sytuacji, w której zatrudnienie polskiego marynarza będzie bezpieczne, obawiam się, że będziemy mówili o rzeszy 30 tys. bezrobotnych marynarzy. To też jest bardzo ważna kwestia. Nie możemy zapominać o kontekście ekonomicznym.

Nie wiem, czy przedstawiciel Polskiej Żeglugi Morskiej nie poczuje się dotknięty, jeżeli przywołam tu przykład tego przedsiębiorstwa, ale mówi się o powrocie pod polską banderę, o zatrudnieniu marynarzy na godnych warunkach.

OK, o wszystko jest jak najbardziej pozytywne, ale przykład Polskiej Żeglugi Morskiej jest taki, że gdyby Polska Żegluga Morska nie wyflagowała statków, to by jej nie było.

Nie możemy o tym zapominać, jest to bardzo ważna rzecz.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Drodzy panowie, jeżeli chcecie polemizować, zachęcam do tego, ale dopiero kiedy udzielę głosu.

Przewodniczący Rady APMAR Michał Wiśniewski:

Na tym etapie na razie podziękuję, żeby swojej wypowiedzi za bardzo nie rozmywać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, panie Maćku.

Jacek Marzec, marynarz:

Chciałbym się odnieść do tego, co powiedział pan rektor w sprawie młodych ludzi, którzy kończą szkoły morskie.

Z moich obserwacji wynika, że – jeżeli w tej chwili człowiek, który kończy szkołę morską, dostanie pracę u armatora, np. niemieckiego – nasza ustawa, nasza legislacja, wręcz zachęca go do tego, żeby zmienił miejsce zamieszkania.

Uwierzcie mi państwo, że z paszportem niemieckim, angielskim, norweskim jest znacznie łatwiej dostać pracę i znacznie trudniej ją stracić, dlatego, że tamte państwa o to dbają, zachęcają. Marynarz pracuje na rynku międzynarodowym. Nie ma znaczenia, czy będzie mieszkał w Szczecinie czy dziesięć kilometrów za Szczecinem.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałabym przeprosić – drodzy państwo, dostałam materiały, ale nie wiedziałam, gdzie je schowałam. Pan Henryk Piątkowski, rzeczywiście, dostarczył mi materiały z 2009 roku. Jest to kwota 1.500.000 tys.

Zgadza się, bardzo dziękuję.

Przepraszam, że mi się tutaj zawieruszyły.

Pan kapitan Dubiński, bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Starszy mechanik, wszyscy zawsze to mylą.

Chciałbym się wypowiedzieć w dwóch sprawach.

Jedna dotyczy kwalifikacji, o których mówiliśmy, zdobywania kwalifikacji. Jako konsument wykwalifikowanych marynarzy mogę powiedzieć, że różnica pomiędzy polskim marynarzem, który jest oficerem, a dobrze wyszkolonym marynarzem filipińskim jest taka, że polski marynarz zna podstawy matematyki, fizyki. Marynarz filipiński nawet będący na stanowisku drugiego mechanika, który mnie zastępuje, nie potrafi z wielu rzeczy wyciągnąć wniosków i nie wyciągnie, ponieważ jest inaczej szkolony. Wie, że jeżeli to, to to, jeżeli tamto, to to. Jeżeli zabraknie tego momentu... Jest to dobra rzecz.

Kolega mówił o tym, że jest za krótko. Bywa różnie. Są różni ludzie. Jedni wszystko robią. Można być świetnym mechanikiem, świetnym kapitanem, świetnym nawigatorem, natomiast czasem nie ma się kwalifikacji, żeby zostać dowódcą lub starszym mechanikiem, ponieważ są to dwie zupełnie różne sprawy.

Jedna uwaga, jaką generalnie mam do szkolenia, jest taka, że w tej chwili młodzieży trochę za dużo się obiecuje. Statki się zmieniły. Są to dwadzieścia dwie osoby. Często wejście z lądu i zejście na ląd odbywa się tylko dwa razy przy zmustrowaniu i zamustrowaniu. Trzeba to tym ludziom powiedzieć. Niektórzy z nich po prostu nie wytrzymują takiego obciążenia.

Odnosząc się do przykładu Polskiej Żeglugi Morskiej chciałbym powiedzieć, że nasza transformacja, która cały czas dzieje się na bieżąco, która w tej chwili jest korygowana (mam nadzieję, że w dobrym kierunku, gdyż mniej więcej tak to wygląda) sprawiła, że przedsiębiorstwo państwowe nagle po roku 1989 znalazło się samotnie bez żadnej legislacji na rynku międzynarodowym, na którym obowiązują sztywne reguły kapitalistyczne. Mogę powiedzieć, że w międzyczasie wszystkie zmieniające się po kolei rządy odwróciły się tyłem do morza, w tej chwili tam wracamy.

Jako grupa Polskiej Żeglugi Morskiej (tak można to nazwać, ponieważ nie ma u nas prawa holdingowego) postąpiliśmy tak jak większość armatorów europejskich i światowych – za zgodą związków zawodowych zdjęliśmy pewien bagaż przerzucając go na barki marynarzy. Być może teraz będzie szansa, żeby powrócić do równowagi, ale trzeba to robić rozważnie, mając na uwadze fakt, że – jeżeli armatorzy utoną to utoną też marynarze – mają oni wspólny, jeden interes.

Było tak, jak powiedział pan Roman, że nie mieliśmy żadnych punktów spornych, z wyjątkiem dwóch małych problemów, gdyż chodziło nam o rozwiązanie, które przy-

wróci polską flotę oraz obsługę polskich armatorów przez polski rząd i polskich marynarzy.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Międzyzakładowej Komisji NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Paweł Kowalski:

Jeszcze raz Paweł Kowalski.

Odpowiadając szanownemu panu, dopowiem do tego, co kolega mówił o Polskiej Żegludze Morskiej.

Zdecydowana większość z 2300 marynarzy zatrudnionych w Polskiej Żegludze Morskiej jest zatrudniona na stałe. Tylko, kiedy idą na kontrakt, jest system kontraktowy pod inną banderą. Do składki emerytalno-rentowej, czego nie robi żaden armator, dopłacamy marynarzowi miesięcznie 130 dolarów. Cała otoczka socjalna, wczasy, kolonie, obozy, to wszystko jest tak samo, jak było w przedsiębiorstwie poprzednio. Nawet cały serwis medyczny mamy w firmie Allianz.

Szanowni państwo, jeżeli chcecie się dostać do lekarza, czekacie pół roku, cztery miesiące, u nas 3 tys. ludzi dzwoni sobie w ciągu jednego dnia i idzie (w całej Polsce Allianz ma 1800 punktów). Dotyczy to zarówno pracowników lądowych, jak i marynarzy. Nie ma tak, że się czeka, jest to opłacone.

Chciałbym powiedzieć, że za marynarzy i za pracowników płaci armator.

Życzę wszystkim, żeby armatorzy, którzy jeszcze są w Polsce, poszli w nasze ślady.

Jest tylko jedno, do czego, jak wiemy, sytuacja zmusiła nie tylko Polską Żeglugę Morską, ale płacenie podatków tak się odbywa na całym świecie. Pod tanią banderą pływa chyba 60% armatorów. Niestety, nie mają takich warunków.

Proszę posłuchać o jeszcze jednej bardzo ważnej rzeczy. Jako jedyny armator na świecie mamy teleradio. Przez teleradio są załatwiane sprawy kardiologiczne. Drudzy oficerowie, starsi oficerowie kilka lat temu zostali przeszkoleni. Każdy marynarz, który kończy czterdzieści pięć lat, musi przejść u nas badania wysiłkowe. Jeżeli coś ma, jest łapany. Mamy podpisaną umowę ze szpitalem. Przychodzi na badania wysiłkowe i patrzą. Jeżeli coś się stanie na statku, proszę, leci się na telefon. Lekarz już go ma w szpitalu i stawia diagnozę, co to jest.

Życzę innym armatorom, żeby to wprowadzili.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan Michnal, bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Krzysztof Michnal:

Pierwsza sprawa dotyczy wyjazdów za granicę absolwentów naszych szkół.

Szanowni państwo, oni już nie są tak przywiązani jak my, oni są obywatelami Europy i świata. Często zaraz po szkole, po pierwszym kontakcie z urzędem skarbowym zmieniają sobie obywatelstwo. Przenoszenie się ludzi za granicę zostało zinstytucjonalizowane przez inne państwa. Deweloperzy hiszpańscy łowią ich po to, żeby kupili mieszkania albo wille, które stoją tam puste. I jadą. Fundacje niemieckie i norweskie zachęcają ludzi do przeprowadzenia się lub zmiany miejsca płacenia podatków. To samo robią Brytyjczycy.

Chciałbym przypomnieć, że w momencie, kiedy były niekorzystne przepisy odnośnie do opodatkowania ludzi, którzy pracują w Wielkiej Brytanii, pod namową brytyjskich związków zawodowych zrobiono dwie, trzy manifestacje.

Przerażony rząd polski natychmiast powiedział, że kto pracuje w Wielkiej Brytanii właśnie tam płaci podatki a w Polsce – nic.

Następna sprawa dotyczy wykształcenia. Kolega rektor nie powiedział tego, ale w momencie, kiedy wprowadzono system boloński, popełniono potężny błąd. Skrócono

okres nauki, ze szkoły zrobiono tylko szkołę inżynierską zabierając czas praktyk, czyli cały rok, który kiedyś w ramach szkoły mieliśmy na praktykę. Teraz tego nie ma. Uważam, że jak najszybciej należy to przywrócić, wprowadzić studia jednolite (nieważne, czy będą to studia magisterskie, ale studia jednolite) z pełną praktyką morską. W tym względzie zawsze będę popierał uczelnie.

Szanowny panie, cieszę się, że Polska Żegluga Morska jest tak doskonałym armatorem, że tak dba, ale wielu zagranicznych armatorów też wykupuje na terenie Polski pomoc medyczną.

Kolega podpowiada mi, że w tej chwili pomocą medyczną jest objętych 5 tys. osób z rodzinami.

Oczywiście, że tak.

A więc armatorzy bardzo o nas dbają, ale w momencie kiedy jesteśmy takim niepewnym pracobiorcą, pomagają nam też przenieść się za granicę.

Jest to przerażające i powinniśmy z tym walczyć.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos?

Szanowni państwo, w związku z tym, że już nikt nie chce zabrać głosu a wydaje mi się, że poruszyliśmy bardzo dużo zasadniczych kwestii, nie wiem, jak to powiedzieć, ale nie wiem, czy nie przyjdzie nam jeszcze raz realizować tego samego scenariusza w momencie, kiedy zechce przyjść ktoś z ministerstw, którymi jesteśmy żywo zainteresowani.

Na pewno będę o to zabiegać, dlatego że jest o czym rozmawiać. Sami nie musimy sobie dłużej wyjaśniać, jak jest to dla nas ważne.

Ze swojej strony będę pilnowała, żeby można było to zrobić, dlatego że w kontekście zapowiedzi pana ministra, nie wyobrażam sobie, żeby nie było konsultacji pomiędzy ministrami. Jeżeli mamy o czymś rozmawiać, to i w zespole, i z ministrem. Musi być konsultacja z ministerstwami, które zahaczają o omówione dzisiaj kwestie.

Ze swej strony bardzo dziękuję gościom, którzy zechcieli przyjechać, osobom, które nie w ramach delegacji, ale dla sprawy przyjeżdżają tu za własne pieniądze. Za zaangażowanie przede wszystkim chciałabym podziękować panu Maćkowi, przepraszam – panu Jackowi Marcowi (nie wiem, dlaczego zawsze mówię Maciek, mylę imiona). Bardzo dziękuję za pana zaangażowanie. Pomimo tego, że jest pan w pracy, że pan pracuje, dzwoni pan do mnie i przekazuje mi materiały.

Dziękuję też wszystkim innym marynarzom, którzy to czynią, ponieważ są to osoby, na których naprawdę można polegać. Trzeba to docenić. Mamy, o co walczyć, o kogo walczyć.

Oby współpraca dobrze się nam ułożyła. Obyśmy wypracowali sensowny projekt.

Ma pan problem, ale posiedzenie Komisji już...

Może porozmawiamy sobie jeszcze trochę po posiedzeniu, rybacy to osobny temat.

A więc jeszcze raz dziękuję i zapraszam na następne posiedzenia.